



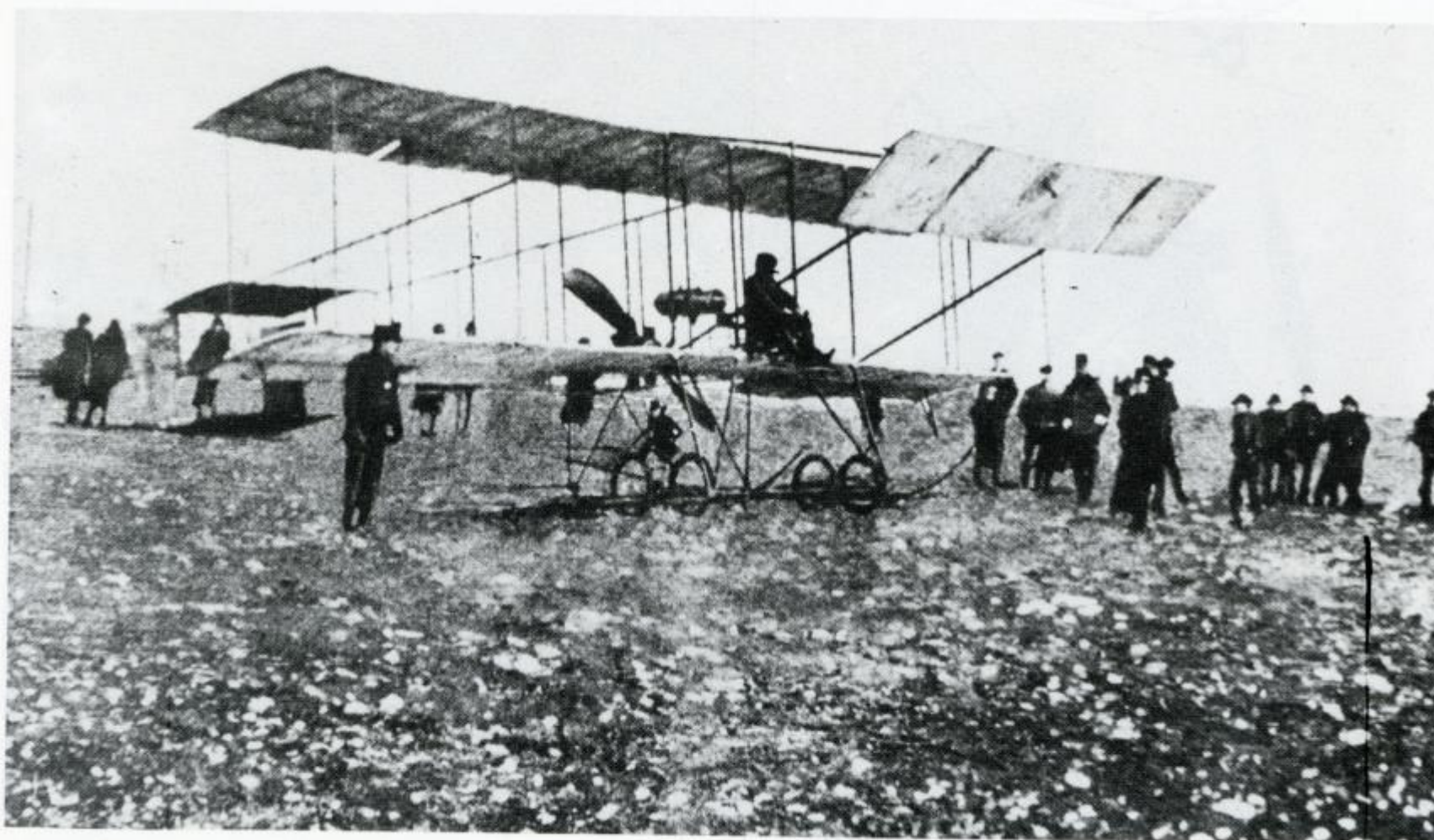
„1914 haben wir den feindlichen Flieger wie den eigenen über unseren Häuption dahinfliegen lassen, sorglos, fast ahnungslos. Wir hatten von dem ersteren nichts Besonderes zu fürchten, von dem letzteren keine direkte Hilfe zu erwarten, konnten jenen nicht ernsthaft bekämpfen, mit diesem nicht in Verbindung treten. Infanterie und Flieger hatten keine Beziehung zueinander. 1916 sahen wir noch immer ziemlich unbeteiligt den Kämpfen in der Luft zu. Zwar hatten wir den Flieger schon als den gefährlichsten Erkunder, als das scharfe Auge des Feindes kennen gelernt und unser Verhalten danach einrichten müssen, aber wir wussten, dass seine Bomben nicht uns galten, sondern für weiter hinten gelegene Räume bestimmt waren. Bald jedoch wurden auch wir in direkte Mitleidenschaft gezogen – der Flieger griff ein in den Kampf zur Erde. Noch war zu Ende des Krieges alles erst im Werden, noch fehlte es an der nötigen Zahl geeigneter Maschinen, noch sammelte man Erfahrungen im Zusammenarbeiten zwischen Infanterie und Fliegern, aber sie waren bereits weit über das Stadium des Anfangs hinaus gediehen – Infanterie und Flieger hatten bereits sehr fühlbare Beziehung zueinander gewonnen“

Fritz FRANEK, 1928



## Wiener Neustadt – Wiege der Motorluftfahrt

23. Mai 1909: 1. Motorflug in Österreich-Ungarn in Wien/ Überschwemmungsgebiet in vier min. fünf km in ein m Höhe  
Der Voisin-Apparat wird von Wr. Syndikat für Schauflüge der Militäraeronautischen Anstalt geschenkt
2. Juni 1909: 1. Flugfeld auf 600 ha in Wiener Neustadt
26. Juli 1909: Igo Etrich siedelt sich als erster an
- Mitte August: Der Voison-Apparat kommt nach Wr. Neustadt
17. 11. 1909: Erklärung des Geländes durch die Öst. Aeronautische Kommission zum offiziellen Flugfeld



*Voisin-Farman Nr. 3*



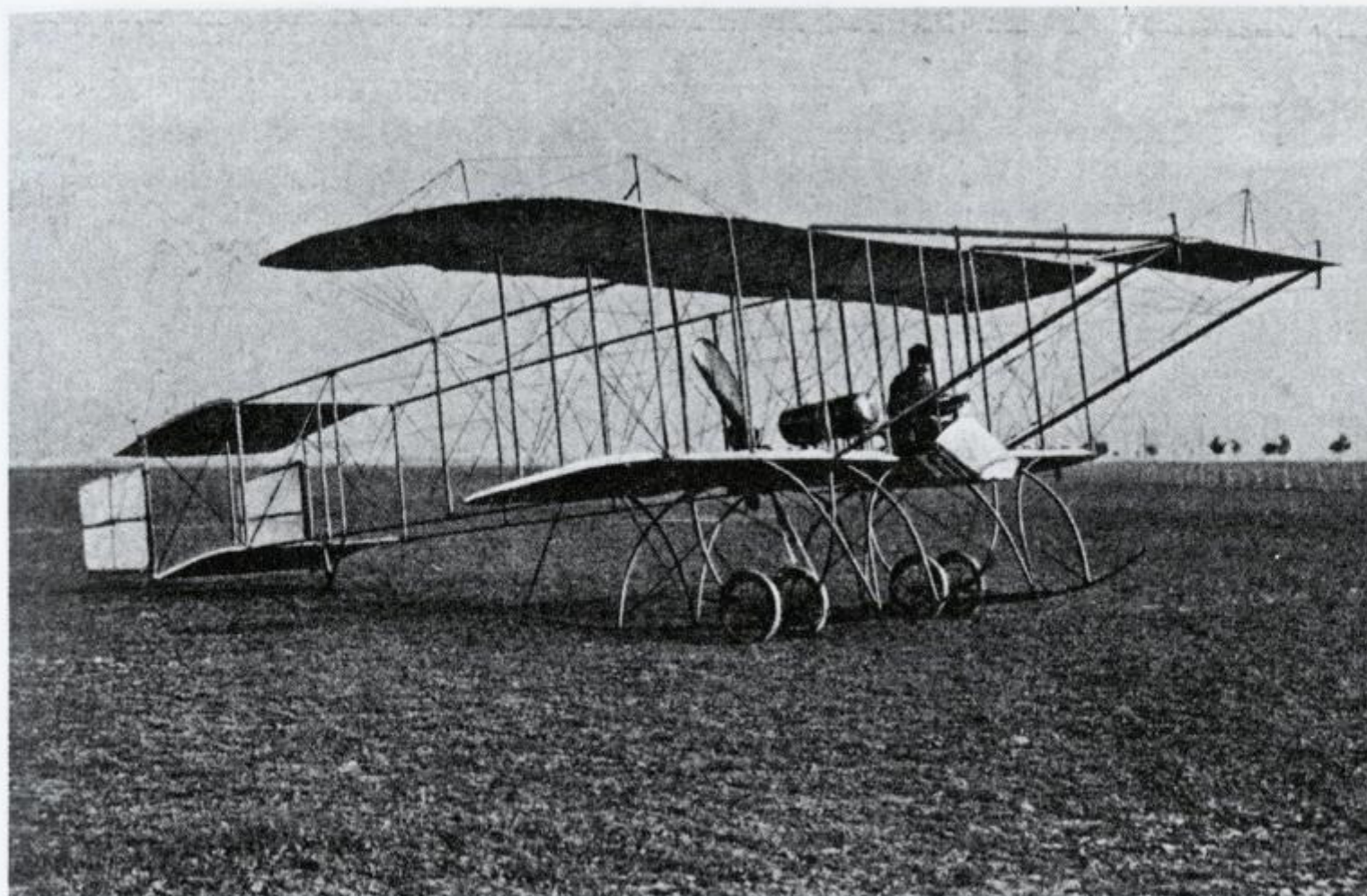
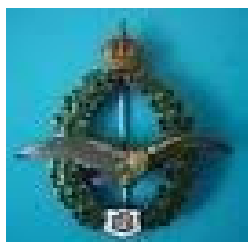
## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

1907: C. drängt auf einen schnellen Auf- und Ausbau der öst.-ung. Aviatik  
RKM beharrt auf kriegsbrauchbares und erprobtes Flugzeug

15.9.1910: C. fliegt mit Adolf Warchalowski einige Runden über Wr. Neustadt

5.10.1910: C. beantragt auf weite Sicht 200 Aeroplane und die Ausbildung von 400 Piloten

Gedachte Verteilung: je zwei Flugzeuge für OHL, den 6 AK, den 16 KK, den 48 ITD und KD, den Festungen Krakau, Przemysl, Pola und Cattaro je drei, den Südtiroler und Kärntner Sperren sieben bzw. drei zur Aufklärung



**Der Biplan Warchalows-  
kis »Vindobona II«.**



## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

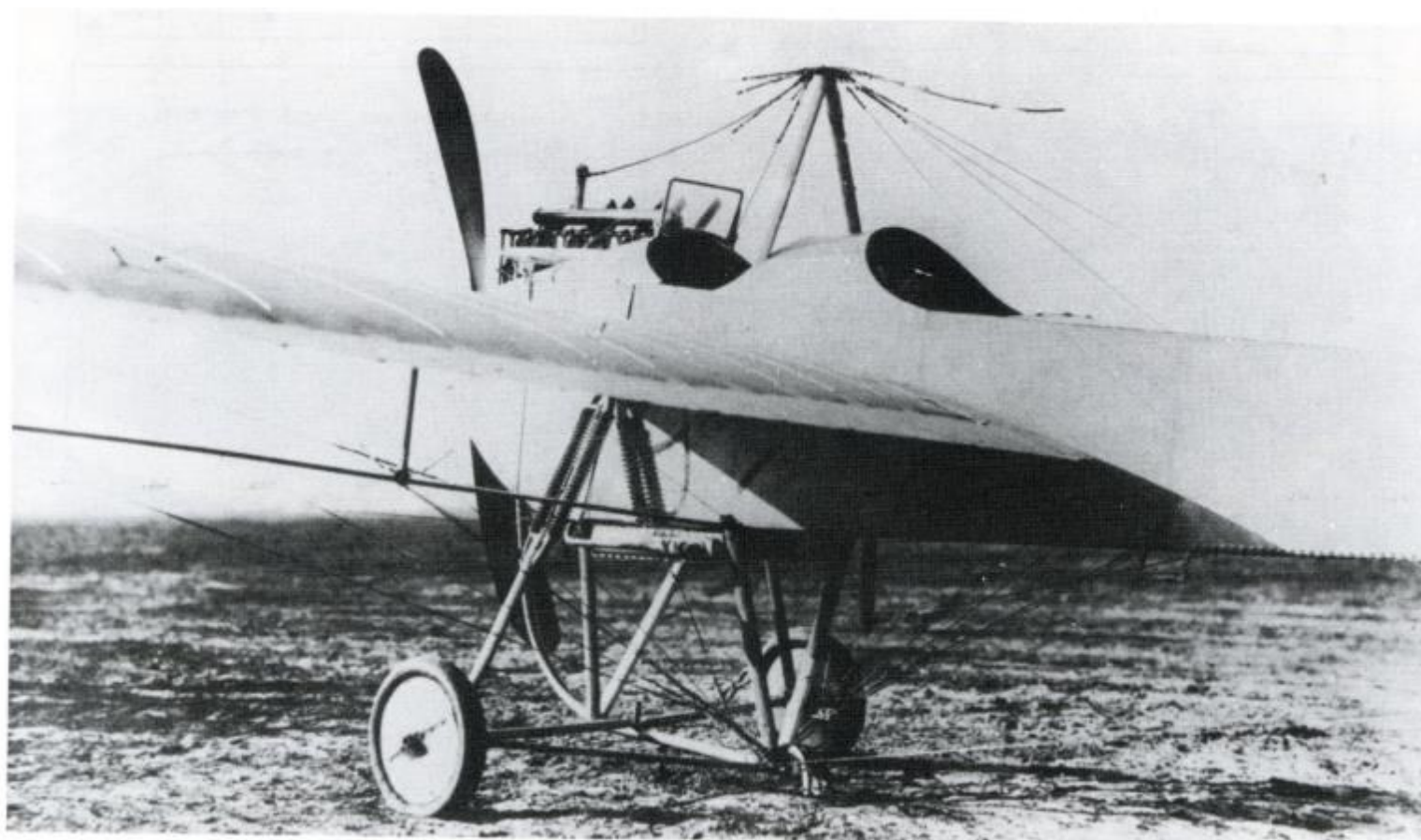
- RKM: Ankauf eines Bleriot-Eindeckers  
Festschreibung von Ausschreibungskriterien
- zweistündiger Flug mit 70 km/h
  - zweistündiger Passagierflug mit 210 kg Nutzlast
  - sechsstündiger einwandfreier Motorlauf auf der Bremsbank
  - Demontage und Verladbarkeit auf ein Kfz in einer Stunde
  - Montage des Aeroplanes in zwei Stunden

Nur für öst.-ung. Konstrukteure und Firmen

1910 ist die verbesserte Etrich-Taube IV mit dem Daimler-Porsche Motor das zuverlässigste und stabilste Flugzeug, das einzige Serienflugzeug ohne tödl. Unfall



ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV





## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

Mai 1911: 1. Fliegerkurs mit 27 Offiziere

Theoretischer Teil Stiftkaserne, praktischer Teil in Wr. Neustadt

Ausbildung der ersten 10 Piloten

Erste Teilnahme von Fliegern bei den Manövern 1911:

Kav Aufkl Übung 21.-23. August 1911: Zwei Flugmaschinenparks

sechs bzw. drei Flugzeuge, darunter zwei Zivilisten

Conrad: Bedarf nach Flugzeugen für Nahaufklärung auf etwa 150 km

Regt den Bau von Transportaeroplanen an

Ziel bis 1914: 200 Flugzeuge (40 Einheiten zu je 4-6)





Der erste Fliegerkurs der k.u.k. Armee der »Flugmaschinen-Instruktions-Abteilung« im Mai 1911 (von links nach rechts: Lt. Venczel, Oblt. Stohanzl, Lt. Holeka, Lt. Oelwein, Hptm. von Petroczy, Oblt. Babouczek, Rittm. Schmiedl, Oblt. Miller, Oblt. Nittner, Oblt. von Blaschke, Oblt. von Wilhelm, Lt. Carl Banfield, Freg.-Lt. Huß, Oblt. Eyb, Lt. Riedlinger, Lt. Schünzel). (Österr. Staatsarchiv – Kriegsarchiv.)





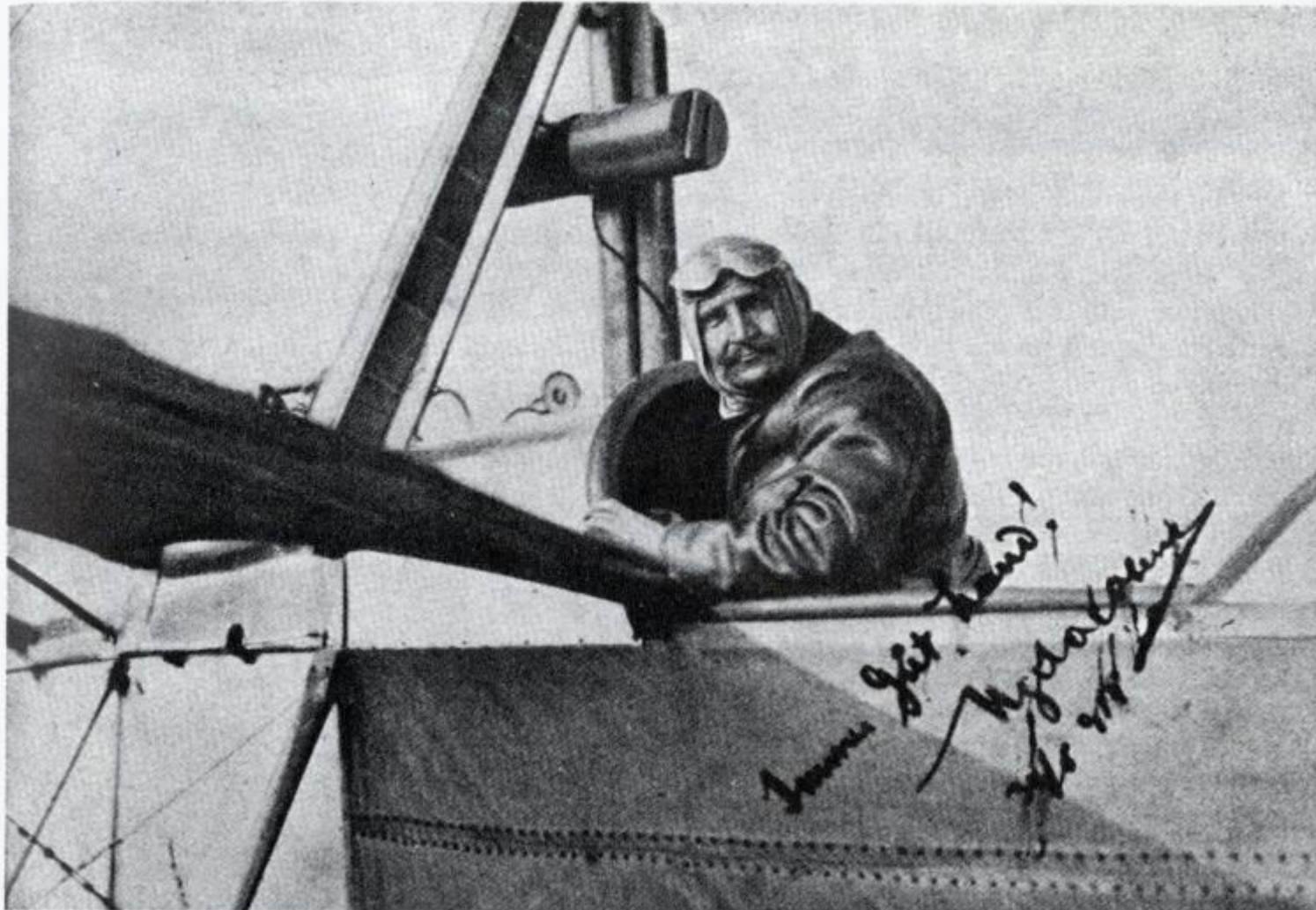
## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

Conrad ernennt Obstlt. Emil Uzelac zum Kdt. der Luftschifferabteilung (Verkehrstruppenbrigade). Enthebung c. als Generalstabschef

1912 steht Ö-U an der zweiten Stelle in der Rangliste der Weltrekorde

Ende 1912:        89 Piloten mit Diplom  
                      davon 57 Militärpiloten  
                      25 Luftschiffführer  
                      86 Ballonführer mit Diplom

Conrad kehrt als Generalstabchef zurück

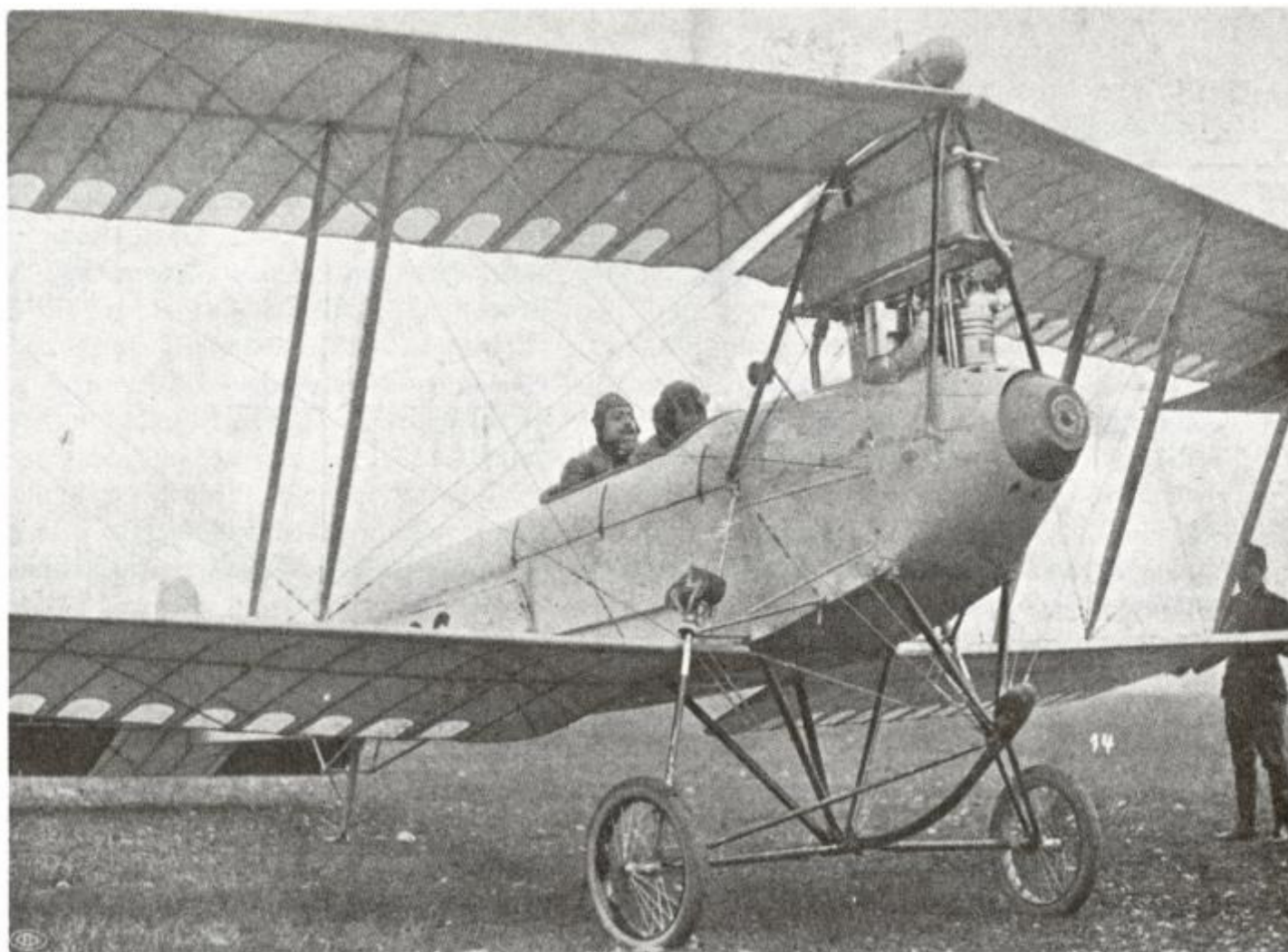


Der neue Kommandant  
der k.u.k. Luftschifferab-  
teilung Oberstleutnant  
des Geniestabes Emil  
Uzelac (Archiv Hirt).

Die erste k.u.k. Pfeilflieger-  
staffel (Type B) 1912  
(Bild Heeresgesch. Mu-  
seum).



ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV





## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

1913 erfolgt die Ausbildung bereits auf vier Flugfeldern in Fischamend, Wr. Neustadt, Neusatz (Ujvidek) und Görz. 53 Offz. und erstmals fünf Mannschaftspersonen werden einberufen

Ziel bis Frühjahr 1914: 15 Flugparks (je 4 Flugzeuge, 4 Hangarzelte, zwei Kfz) mit insgesamt 90 Flugzeuge

Ziel bis 1916: 40 Fliegerkompanien zu je sechs Flugzeuge

Rekordflug von Obstlt. Uzelak: 400 km in 3 Std. (Fischamend-Neusatz)

Aufruf von Eh Karl Franz Josef zu einer Fliegerspende: 2 Mill. Goldkronen!



ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV





## Die Rolle des öst.-ung. Generalstabschefs Conrad

23. Juni 1913 Luftflottentag:

Sechs Pfeilflieger defilieren vor Kaiser Franz Joseph I.

Beobachterlehrgang für zehn Offz. der Festungsartillerie

Beobachterlehrgang für Generalstabsoffiziere

Letztes großes Manöver vor dem Krieg in Südböhmen Herbst 1913:

Generalinspektor der Gesamten bewaffneten Macht Eh Franz Ferdinand

Zwei Armeen (je 5 ITD, 1 KD), vier Flugparks zu je vier Flugzeuge



Die erste k.u.k. Pfeilfliegerstaffel (Type B) 1912  
(Bild Heeresgesch. Museum).







## 1914 vor Kriegsausbruch

### Neuorganisation der Fliegertruppe:

Regiment zu zwei Bataillone zu je vier Kompanien

Die Kompanie zu vier bis sechs Züge

Je Zug vier Flugzeuge und ein Reserveflugzeug

Aufstellung sollte bis zu Herbst 1914 erfolgen

Ausbildung von 260 Militärpiloten erforderlich

Flugzeuge: Etrich-Eindecker (90 PS, 2 Mann, 900 kg Rüstgewicht, 115 km/h)

Lohner Pfeilflieger (90/120 PS, 2 Mann, 1100 kg, 125 km/h)



## Seeflieger vor Kriegsausbruch

Vorarbeiten für die k.u.k. Seeflugstation in Pola: ab 1911

20.000 Kronen zur Entwicklung eines eigenen Flugzeuges

Ausbildung von drei Piloten

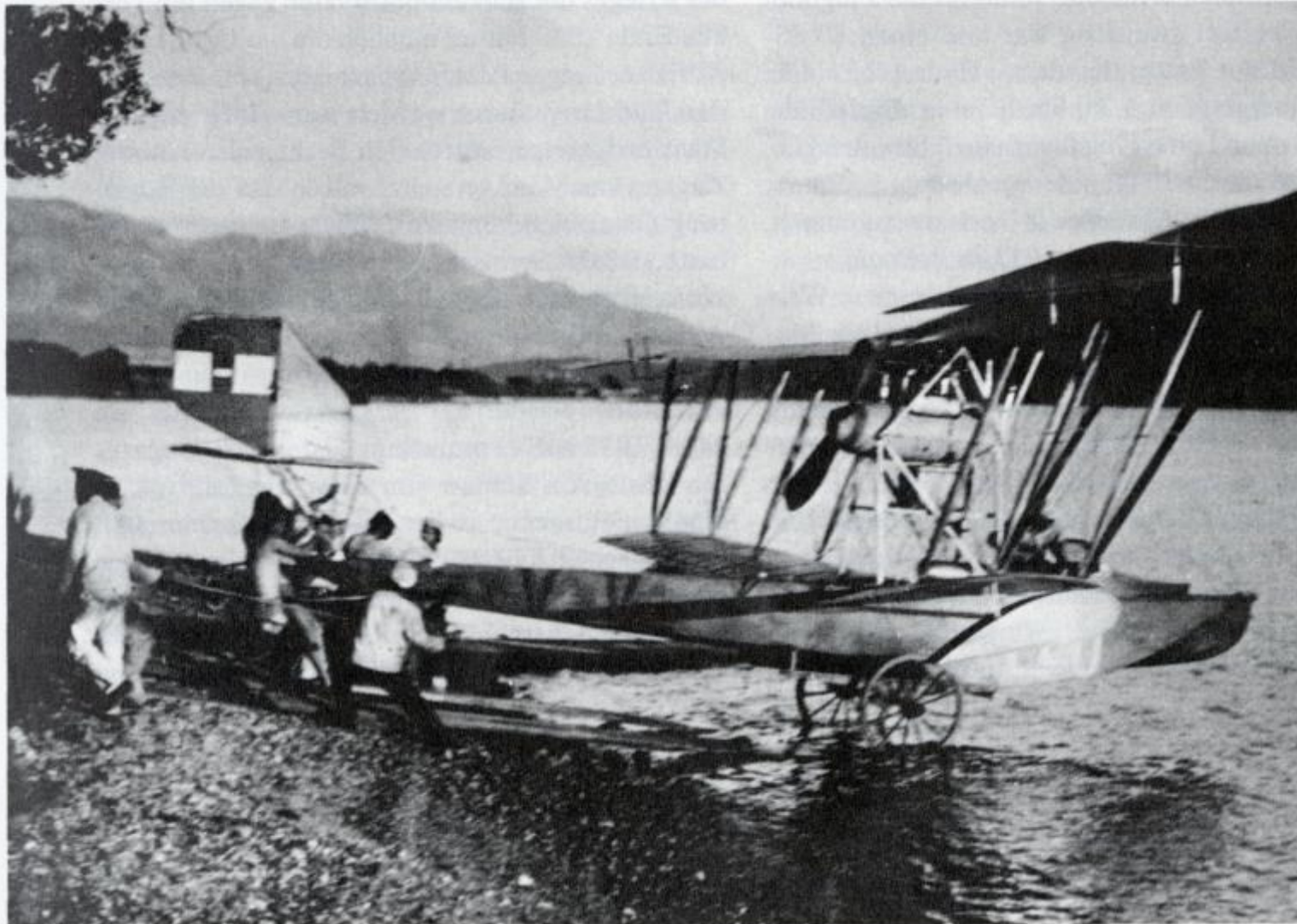
1912 erstes Seeflugzeug (35 PS), bis Jahresende sieben Piloten

Balkankrieg: Bestellung dreier franz. Flugboote

Ab November 1913 Lohner Flugboot Typ E (85 bzw. 100 PS)

Bestellung von 40 Exemplaren

Bis Kriegsausbruch fünf Lohner Flugboote Typ R



Zuwaterbringen eines  
Lohner-Flugbootes in  
der Bocche di Cattaro.



## Mobilisierung der Luftfahrtruppe

Stand bei Kriegsbeginn: 13 Fliegerkompanien (AOK, sechs AK)

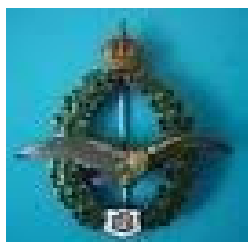
Soll: je 6 Flugzeuge, 8 Piloten, 100 Mann, 94 Pferde, 47 Wagen

**Tatsächlich: 85 Piloten, 39 Flugzeuge**

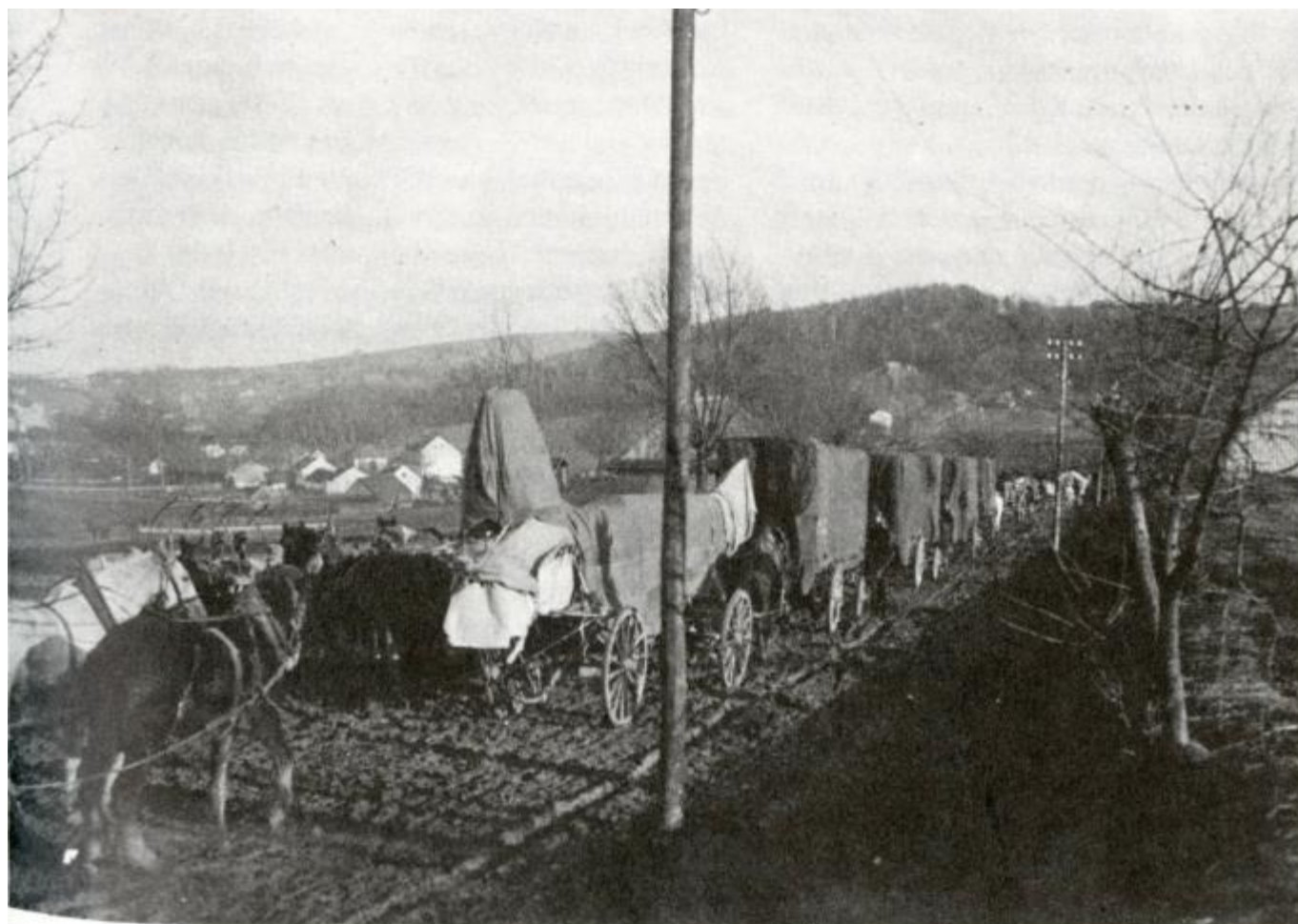
Neun (7) Fliegerkompanien gegen **Russland** (224!), vier (2) auf den **Balkan**

Bis Oktober 1914: weitere 25 Flugzeuge und 14 Piloten

Abgang bis Jahresende 1914: 14 Piloten, 25 Flugzeuge

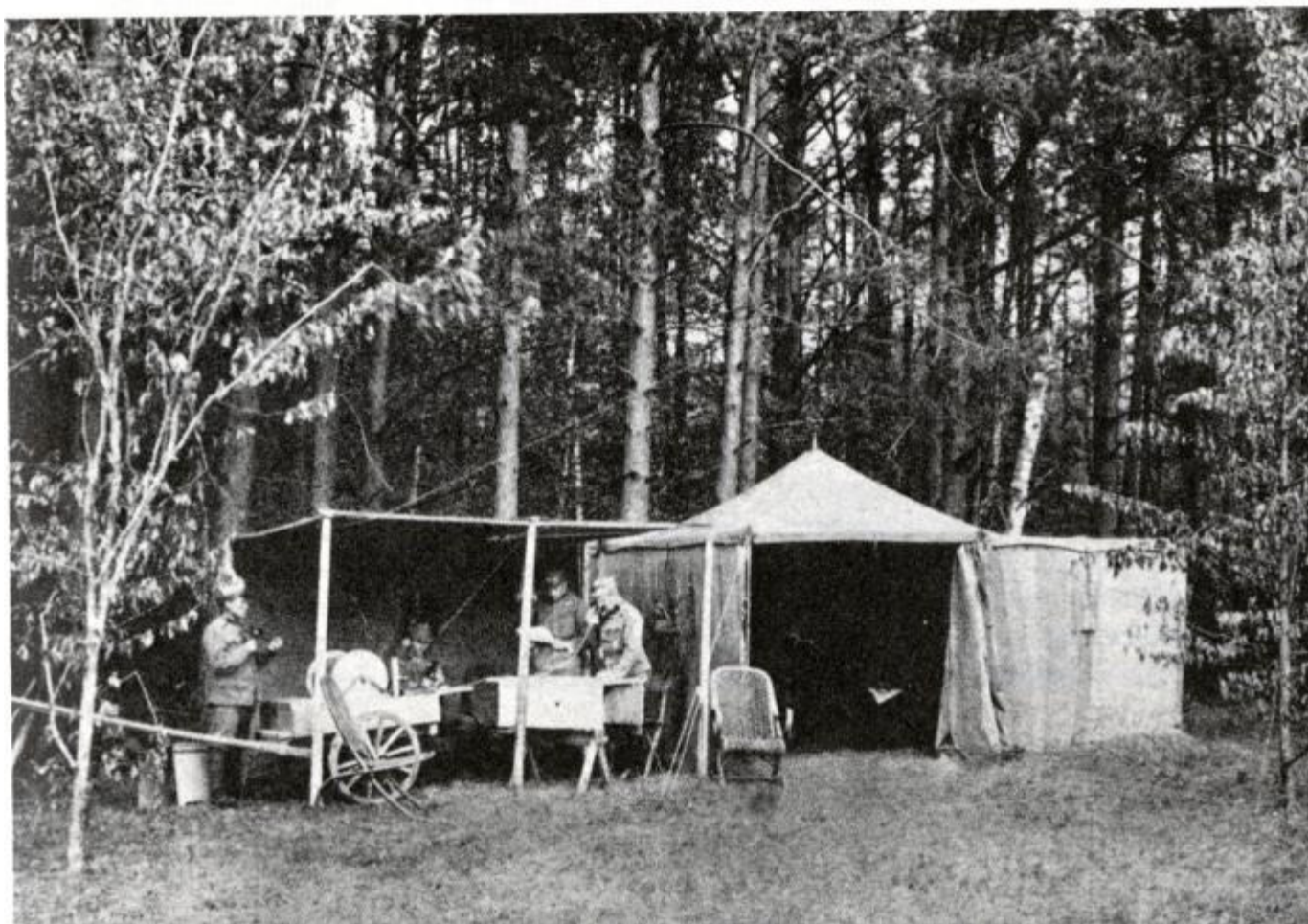


ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV 



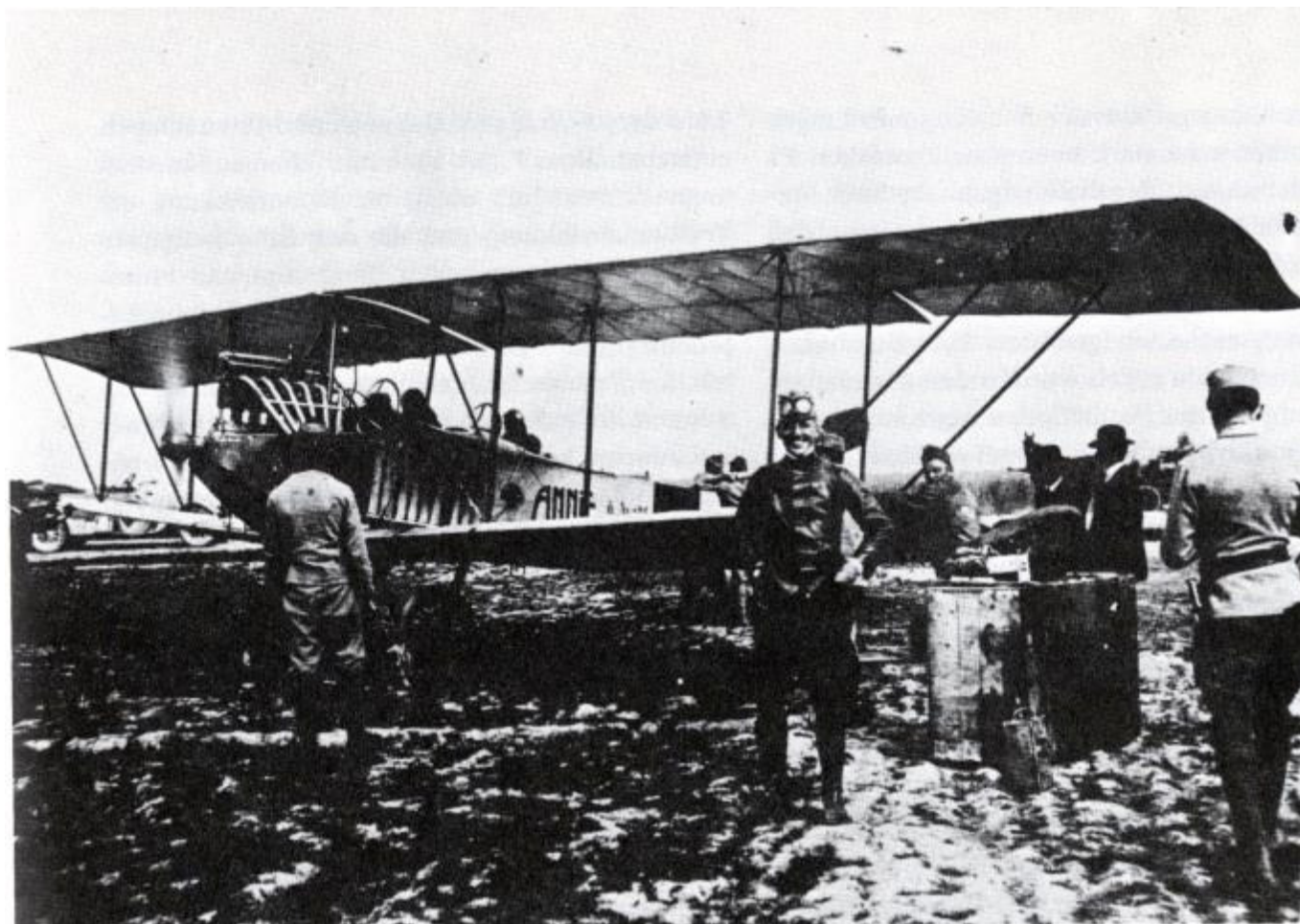


ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV





ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV





Ante. Armeebefehlshaber  
Op m 825

an

Stingentkom. M 5

Pogonysl, am 17. August 1914, Lwowica.  
Die Army. hat den Wechsel von  
Lwowica - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu

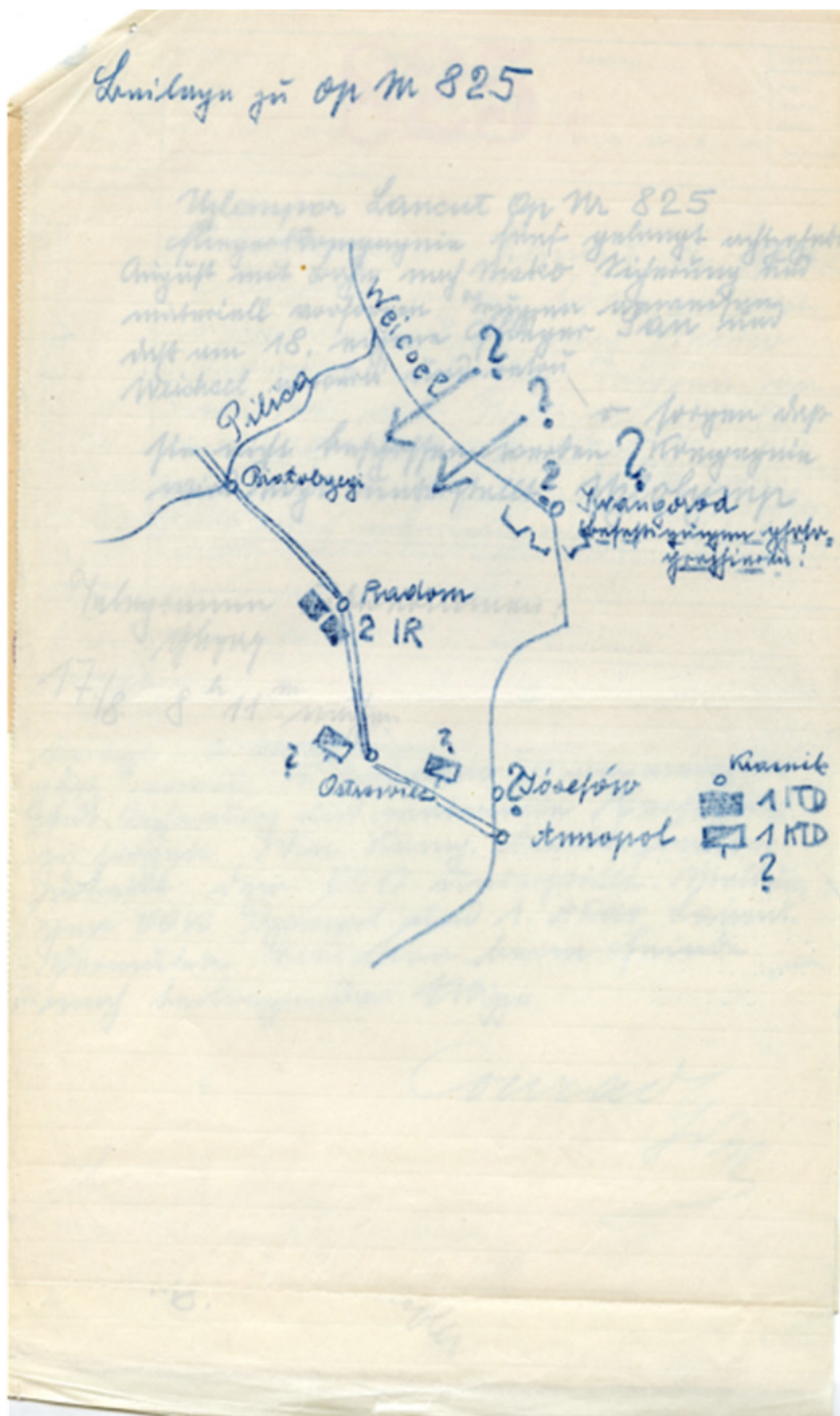
Die Army. hat den Wechsel von  
Lwowica - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu  
Lwow - Lwow - bis zur Pilica Min.  
die wichtigsten sind festhalten zu

Couracy  
Jm

Ausfall überlassen:  
Major. kann am Ausfall abgeben!  
17.8.

ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV







## Nachschub und Ersatz

Bis Ende 1914 Ankauf von 70 Flugzeugen aus Deutschland mit 100 PS  
Mercedes-Motoren (bis 2000m, 100 km/h), davon 30 Hansa-Brandenburg B I  
Lizenzbau

Jahreswende 1914/15: 14 Flik (10/4), 147 Flugzeuge einsatzbereit  
Markierung am Herbst 14: Eisernes Kreuz auf weißem Grund

Seeflieger: Zu Pola Vattaro und Sebenico

Bomben bis 14 kg (Bahnhöfe!), Beginn des Radioschießens



ÖSTERREICHISCHES  
STAATSARCHIV 





## Kriegsjahr 1915/16

23. Mai: Kriegserklärung Italiens (150 Flugzeuge)

ÖU: Lohner-Flugboot Typ L (1700 kg, 165 PS, 125 km/h)

Zunehmende Verlagerung nach Südwesten, Probleme im Gebirge!

Die Fliegeretappenparks (Flugzeugdepots): Vermehrung auf fünf

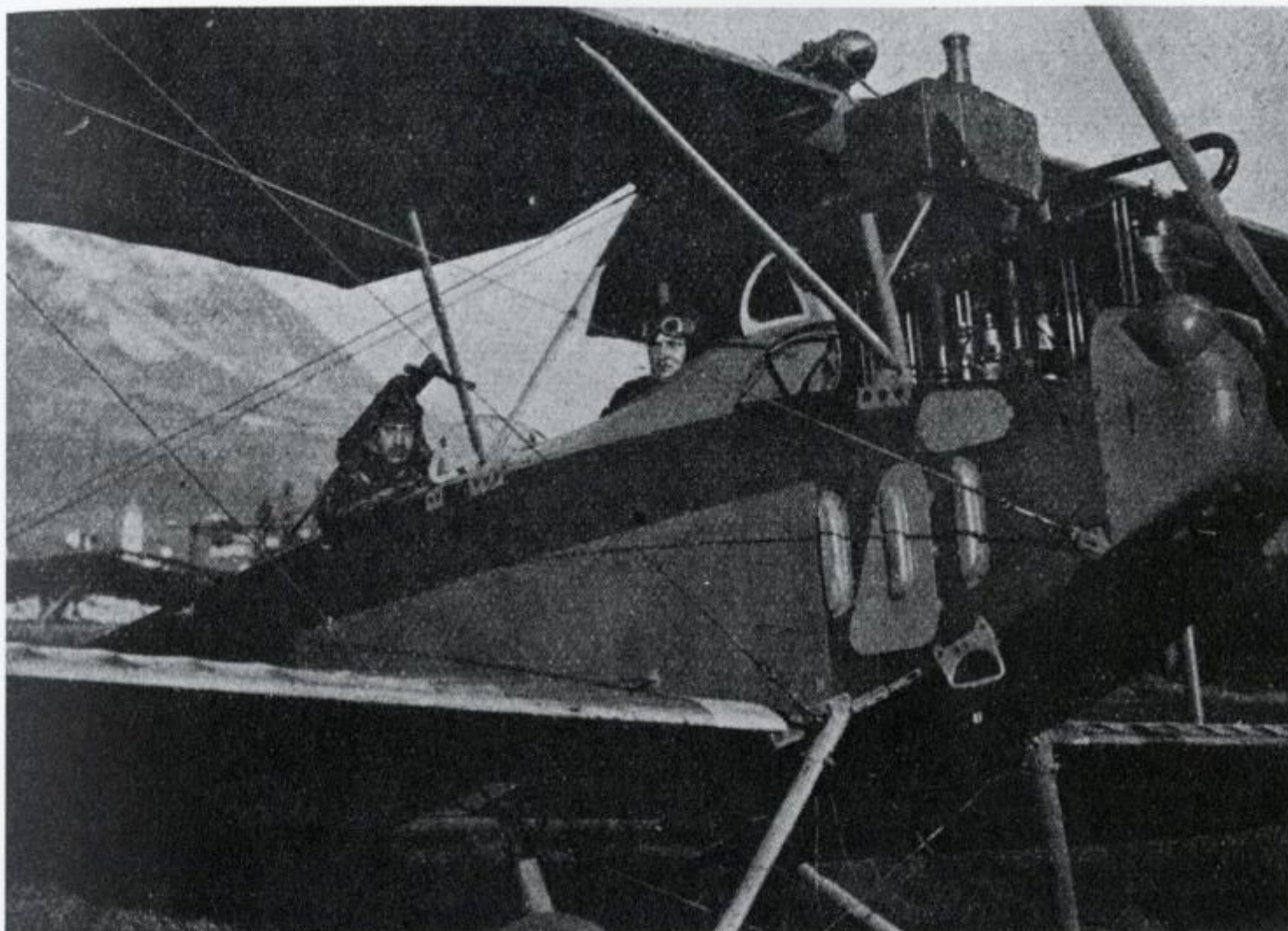
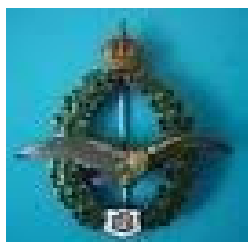
Personal der Ersatzeinheiten: von 81 (1914) auf 2000 (1916)

Schaffung von acht neuen Fliegerersatzkompanien

Offizierspiloten: von 89 (1914) auf 120 (1916)

UO-Piloten: von vier (1914) auf 155 (1916)

Beobachteroffz.: von 30 (1914) auf 78 (1916)



**Ein gepanzerter Albatros-Doppeldecker 1915 am südlichen Kriegsschauplatz.**



## Kriegsjahr 1916

Zu Jahresbeginn 26 Offz. und 273 UO in der Flugzeugführerausbildung  
100 Offz. in der Beobachterschulung

Stand: 18 Fliegerkompanien, die Aufstellung weitere 19 (Flik 19 bis 37) folgte  
Ausstattung mit modernen Kampf- und Jagdflugzeugen

Ziel: 48 Flik (8 AK, 24 KK je 1, je AK 2 Kp Großflugzeuge m. Bombenausrüstung)

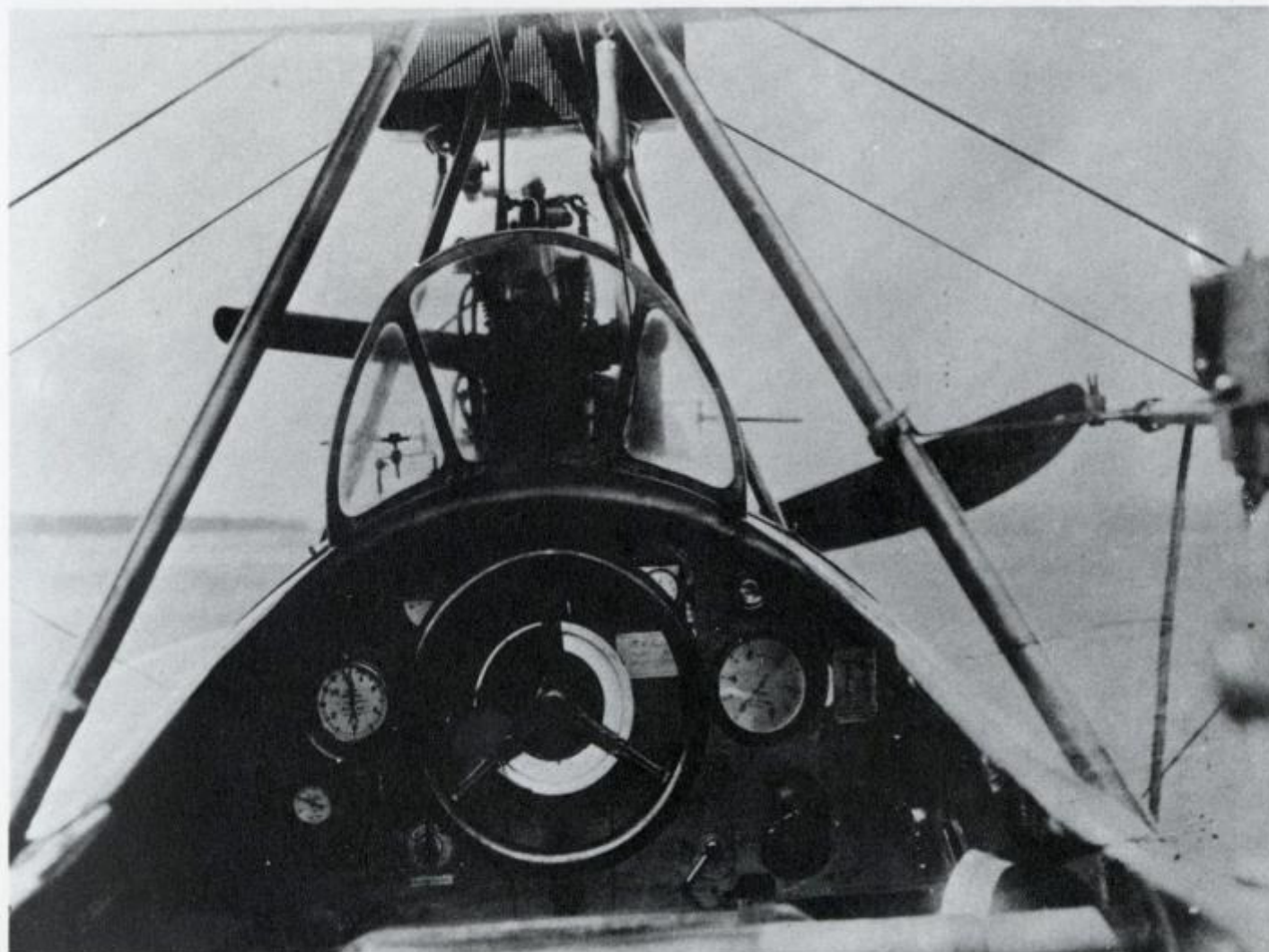
Gliederung Flik: Kdt, 10 Offz., 7 UO, 157 Mann, sechs bewaffnete Aufklärungs bzw. Kampfflugzeuge, zwei Jagdmaschinen, drei LKW m.A. drei PKW, zwei Fahrräder, 16 vierspännige Flugzeugwagen, 18 zweispännige Materialwagen

Flugzeuge: Hansa-Brandenburg C I (160 PS, 5500 m, 3 Std., 1-2 MG, 80 kg Bomben; Ernst Heinkel, Lizenzbau) gebräuchlichster Flugzeugtyp



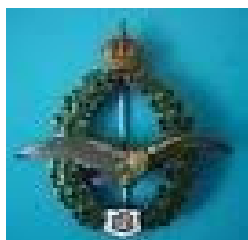
Hansa-Brandenburg C I, Sr. Nr.: 29.84

Hansa-Brandenburg C I, Sr. Nr.: 29.84



Cockpit eines »Brandenburger«.





Banfields »A 11« – der  
»Blaue Vogel« (F. Selinger).



Das Lohner-Flugboot  
»L 78«, von den Italienern  
1916 abgeschossen und erbeutet  
(F. Selinger).



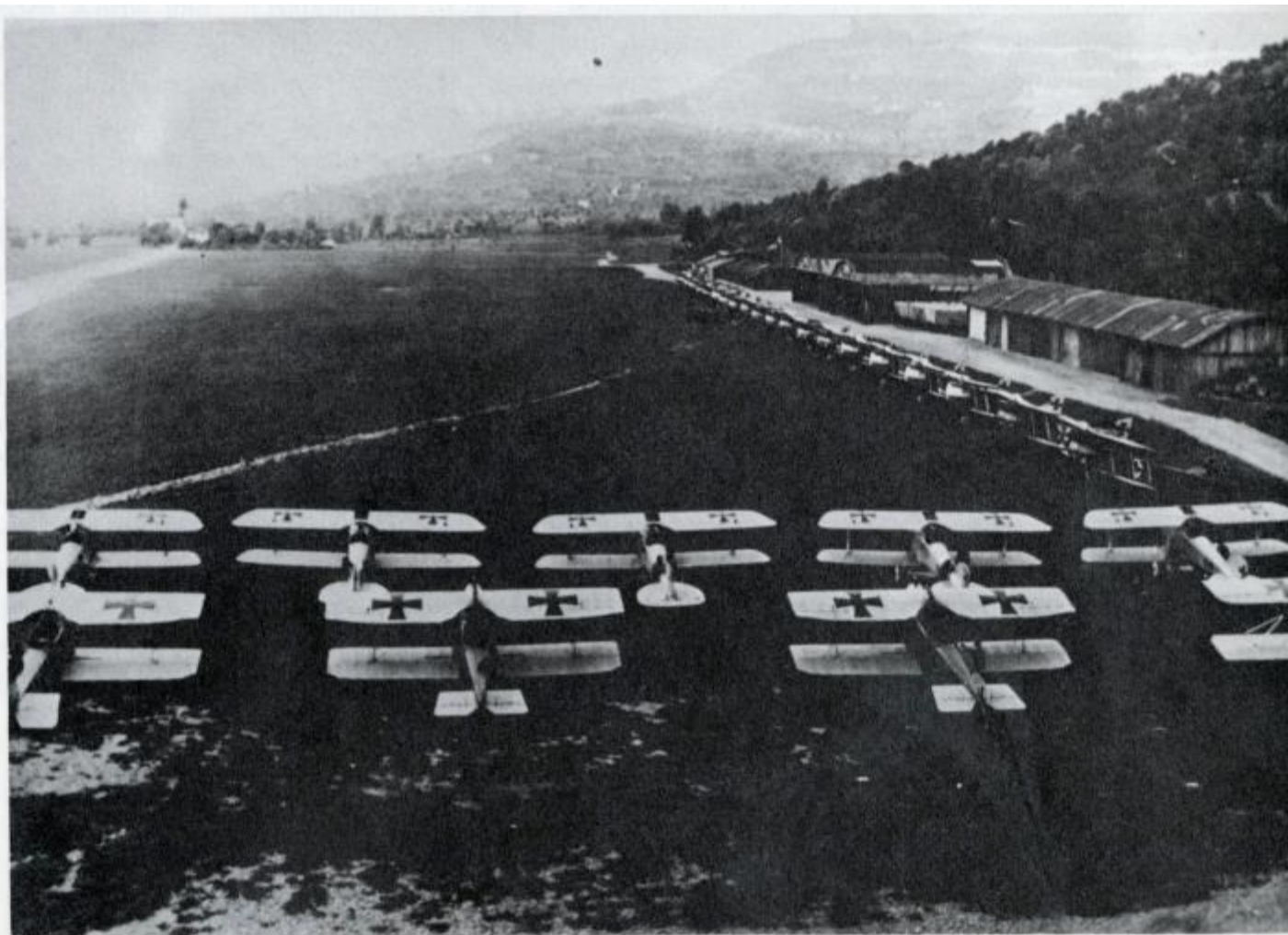
Lschlt. G. von Banfield  
vor seinem abgeschossen  
en französischen  
F.B.A.-Hydroplan (Le).





**Ein Brandenburger C I  
(67.50) mit Offizieren  
an der Isonzofront 1917.  
Der Pilot ist bereits in  
vorschriftsmäßiger »Flie-  
germontur« (Meindl).**

**k.u.k. Feldflugplatz Per-  
gine an der Südwest-  
front. Neben den Han-  
gars Aufklärer (Bran-  
denburger), in der ersten  
Reihe Jagdeinsitzer Al-  
batros, zweite Reihe  
Aufklärer (Branden-  
burger) (Bild: Kriegsarchiv).**



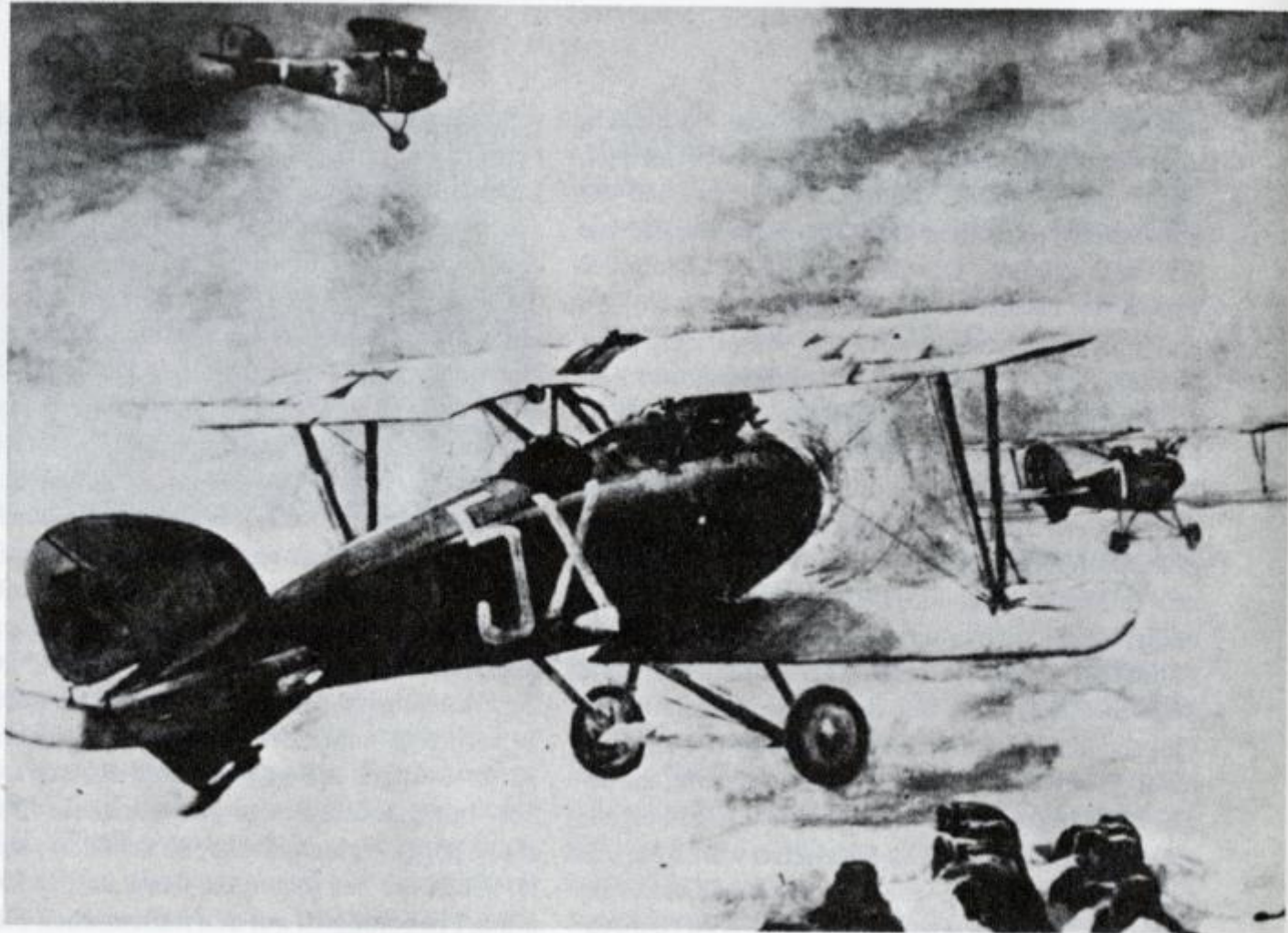


Maschine des Hptm.  
Godwin Brumowski  
(D III).





Die »Kaiserstaffel«  
Flik 55-J mit Hptm. von  
Mayer, Offzstv. Arigi  
und Offzstv. Kiss über  
den Drei Zinnen mit  
Oeffzag Albatros D V.





		Österreich			Ungarn		
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	



		Österreich			Ungarn		
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	
1915	195	300	2338	143	140	1717	



		Österreich				Ungarn	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	
1915	195	300	2338	143	140	1717	
1916	917	650	3824	414	204	3024	





		Österreich				Ungarn	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	
1915	195	300	2338	143	140	1717	
1916	917	650	3824	414	204	3024	
1917	1050	900	5285	664	330	4100	



		Österreich				Ungarn	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	
1915	195	300	2338	143	140	1717	
1916	917	650	3824	414	204	3024	
1917	1050	900	5285	664	330	4100	
1918	1600	1300	7650	778	450	4300	



		Österreich				Ungarn	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	Flugzeuge	Motoren	Arbeiter	
1914	40	50	849	30	22	577	
1915	195	300	2338	143	140	1717	
1916	917	650	3824	414	204	3024	
1917	1050	900	5285	664	330	4100	
1918	1600	1300	7650	778	450	4300	
Zusammen	3402	3200	-	2029	1146	-	



	Italien	
Jahr	Flugzeuge	Motoren
1917	4000	6300
1918	6500	15000



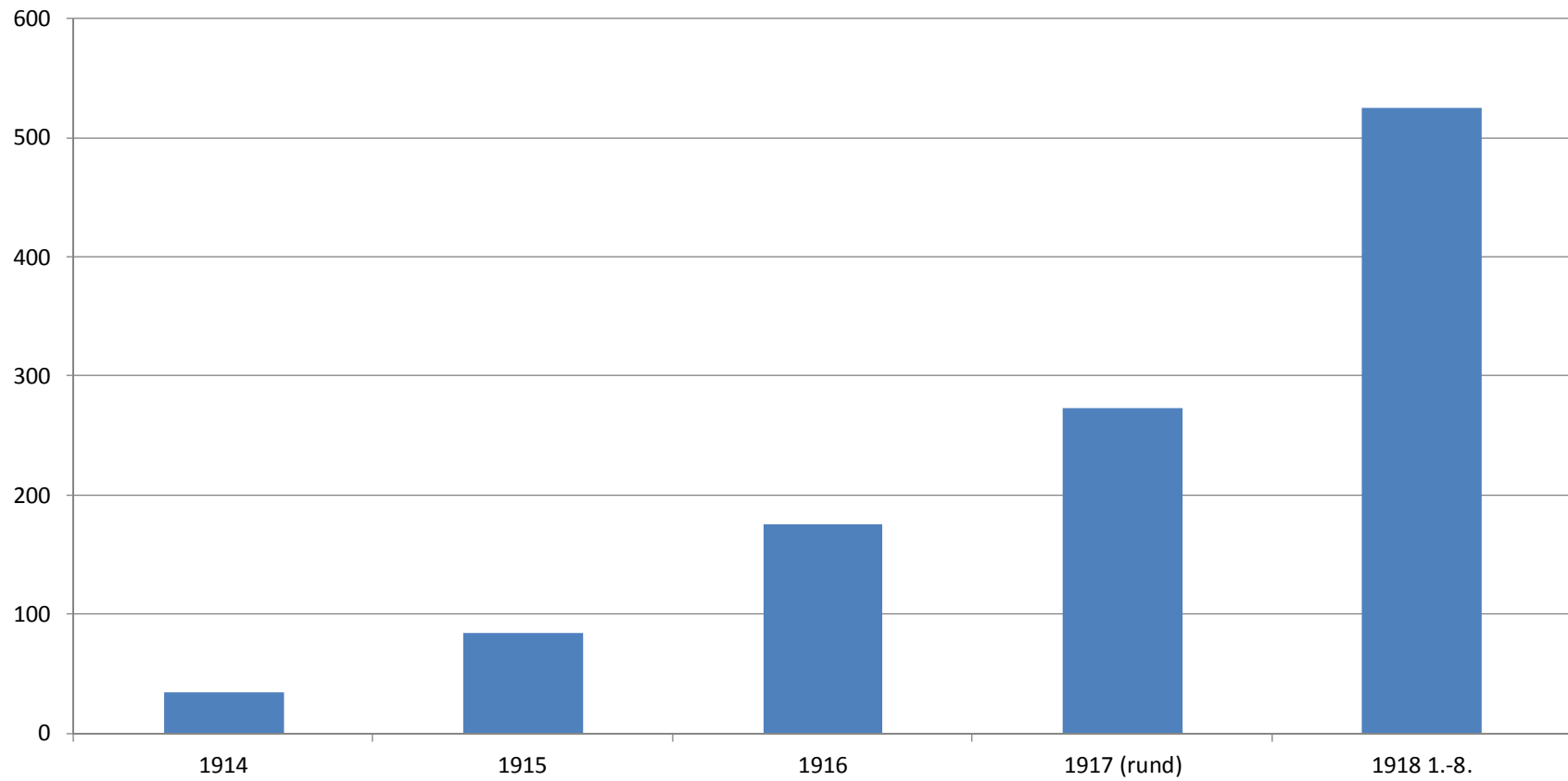
	Italien		England	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Flugzeuge	Motoren
1917	4000	6300	14421	11536
1918	6500	15000	22106	22103



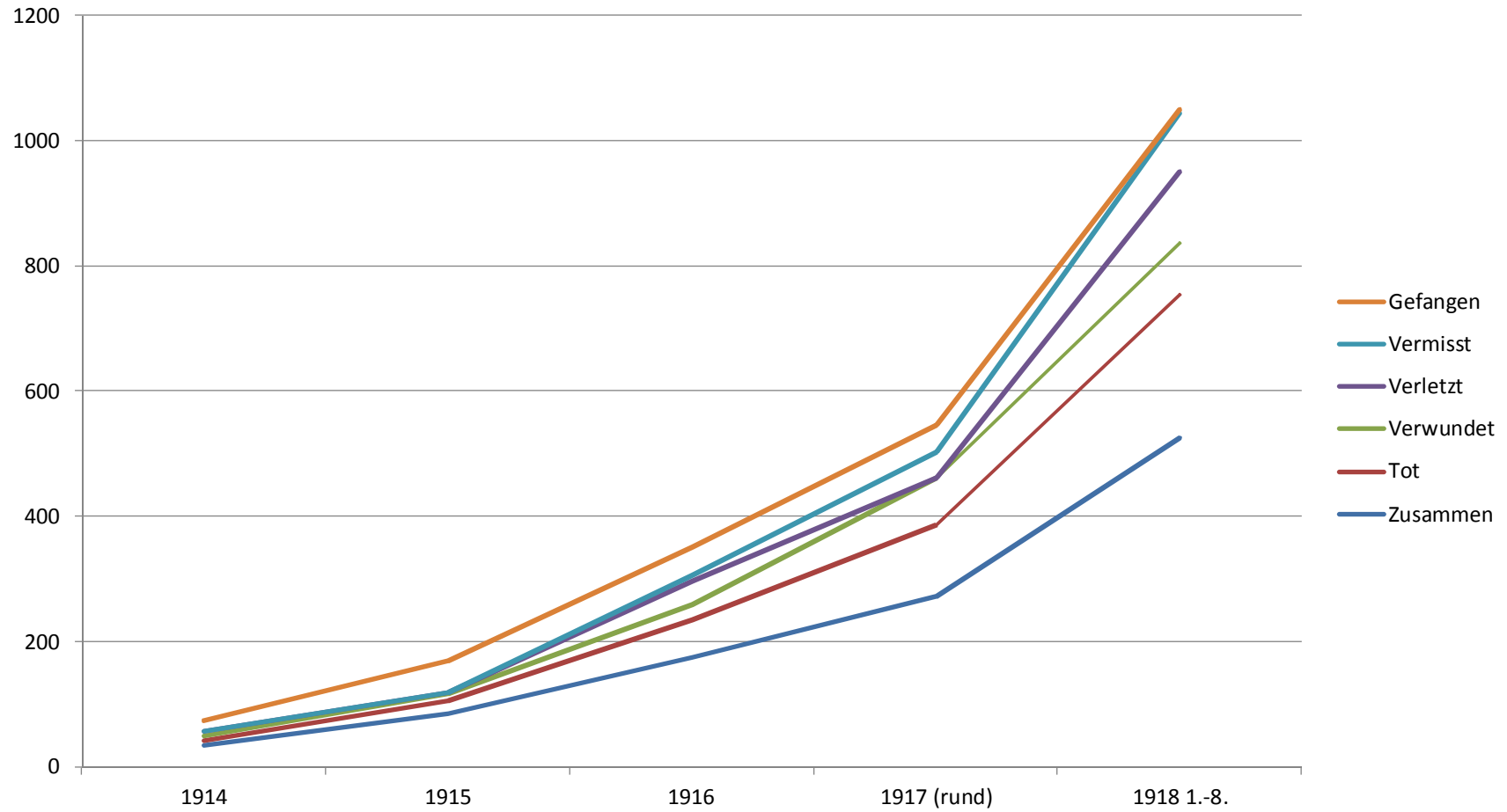
	Italien		England		Frankreich	
Jahr	Flugzeuge	Motoren	Flugzeuge	Motoren	Flugzeuge	Motoren
1917	4000	6300	14421	11536	14915	23092
1918	6500	15000	22106	22103	23669	44568

# Verluste

## Zusammen

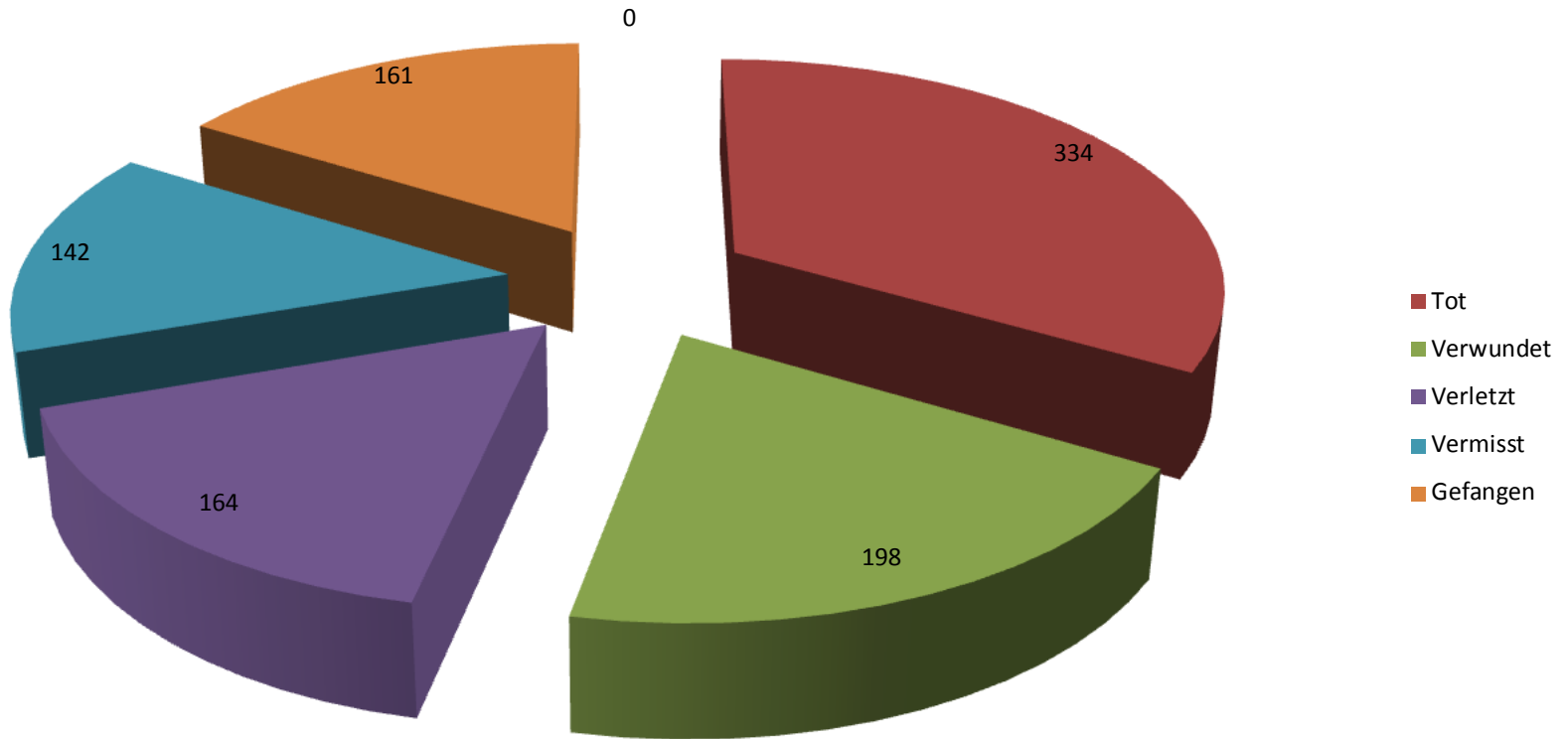


# Verluste





# Verluste





Jahr	Tot	Verwundet	Verletzt	Vermisst	Gefangen	Zusammen
1914	8	6	9	-	17	35
1915	22	11	2	-	50	85
1916	60	24	38	8	46	176
1917 (rund)	114	75	-	42	42	273
1918 1.-8.	230	82	115	92	6	525
Zusammen	334	198	164	142	161	1094

